

Präsident Cuno: Die gestellte Frage ist einstimmig bejaht worden. — Soviel unsere nächste Tagesordnung anlangt, so befinden wir uns einmal, was zeither nur selten der Fall war, rücksichtlich der Wahl der Berathungsgegenstände in der Verlegenheit des Reiches. Wir haben vier gedruckte Berichte: 1) den Bericht des dritten Ausschusses über das königliche Decret vom 27. December 1849, die Erwerbung der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn für Staatsrechnung betreffend, dann 2) den Bericht des nämlichen Ausschusses, das Ausgabebudget des Gesamtministeriums und Dependenzes betreffend, ferner 3) den Bericht des ersten Ausschusses über den Josephschen Gesetzentwurf, die Abschaffung der Todesstrafe betreffend, und 4) den Bericht des vierten Ausschusses über

das Gesuch mehrerer Herausgeber und Verleger öffentlicher Blätter, die Aufhebung oder Abänderung und Erläuterung der in §. 12 des Pressgesetzes enthaltenen Bestimmungen betreffend, nächstdem noch einige schriftlich erstattete Berichte und die Anzeigen, daß über andere Angelegenheiten mündlich Vortrag erstattet werden kann. Das Directorium findet unerläßlich, daß zunächst der Bericht des dritten Ausschusses über das Decret, die Erwerbung der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn betreffend, zur Berathung gebracht werde, und stellt denselben hiermit für nächsten Freitag auf die Tagesordnung. Die Freitagssitzung wird früh 10 Uhr beginnen. Die heutige Sitzung ist aufgehoben.

(Schluß der Sitzung nach $\frac{1}{2}$ 3 Uhr.)

Beilage

Zusammenstellung der Erhöhung der Gesamtsumme des Voranschlags für die sächsisch-bayerische Staatseisenbahn bis zur Höhe von 13,991,912 Thlr. 14 Ngr. 8 Pf. mit Bezug auf die in der Regierungsvorlage Anfüge Δ enthaltenen Mittheilungen.

a) Die Gesamtausgabe bei dem letzten Rechnungsabschlusse der vormaligen Actiengesellschaft vor Uebergang der Bahn an den Staat, Ende December 1846, betrug 7,878,244 Thlr. 27 Ngr. 8 Pf. davon sind indeß abzuziehen, als den Bau der Strecke Leipzig-Zwickau nicht betreffend:

Betriebscapital	23,846 Thlr. 15 Ngr. 8 Pf.		
Cassenbestand	18,187 = 19 = 3 =		
Bezahlte Zinsen	147,565 = 1 = 5 =		
Materialvorräthe des Maschinenhauses und in Angriff genommene Arbeiten	42,108 = 14 = — =		
Ausgaben, welche für die Sectionen XII. bis mit XIX. zu Ende 1846 bereits gemacht waren, einschließlich der vorrätigen Schienen und Schwellen	2,091,949 = 22 = 7 =		
		<u>2,323,657 = 12 = 9 =</u>	

verbleibt als wirkliche Bausumme für die Strecke Leipzig-Zwickau 5,554,587 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.

An diese Summe wären nun anzuschließen gewesen die damals (1846) vorliegenden Voranschläge für die weiteren Strecken der Bahn und zwar

für die Section XII.	718,660 Thlr. — Ngr. — Pf.		
„ „ „ XIII.	1,810,261 = 10 = — =		
„ „ „ XIV.	718,131 = — = — =		
„ „ „ XV.	758,943 = 20 = — =		
„ „ „ XVI.	691,152 = — = — =		
„ „ „ XVII.	393,312 = — = — =		
„ „ „ XVIII.	339,915 = — = — =		
„ „ „ XIX.	504,084 = — = — =		
für Locomotiven u.	190,000 = — = — =		
für Transportmittel	150,000 = — = — =		
für Hauptverwaltung	25,000 = — = — =		
für zweites Gleis	1,106,000 = — = — =		
		<u>7,405,459 = — = — =</u>	

Summa 12,960,046 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.

was, gegen die im Jahre 1847 in runder Summe angenommenen Gesamtanlagekosten von 12,000,000 = — = — =

ein Mehr ergibt von 960,046 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.

Hiezu sind indeß noch zu rechnen: wegen rückständiger, in Streit befangener Expropriationsentschädigungen und Herrichtungen auf der Strecke Leipzig-Zwickau, welche unberücksichtigt geblieben waren 30,000 = — = — =

Erhöhung im Ganzen 990,046 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.